

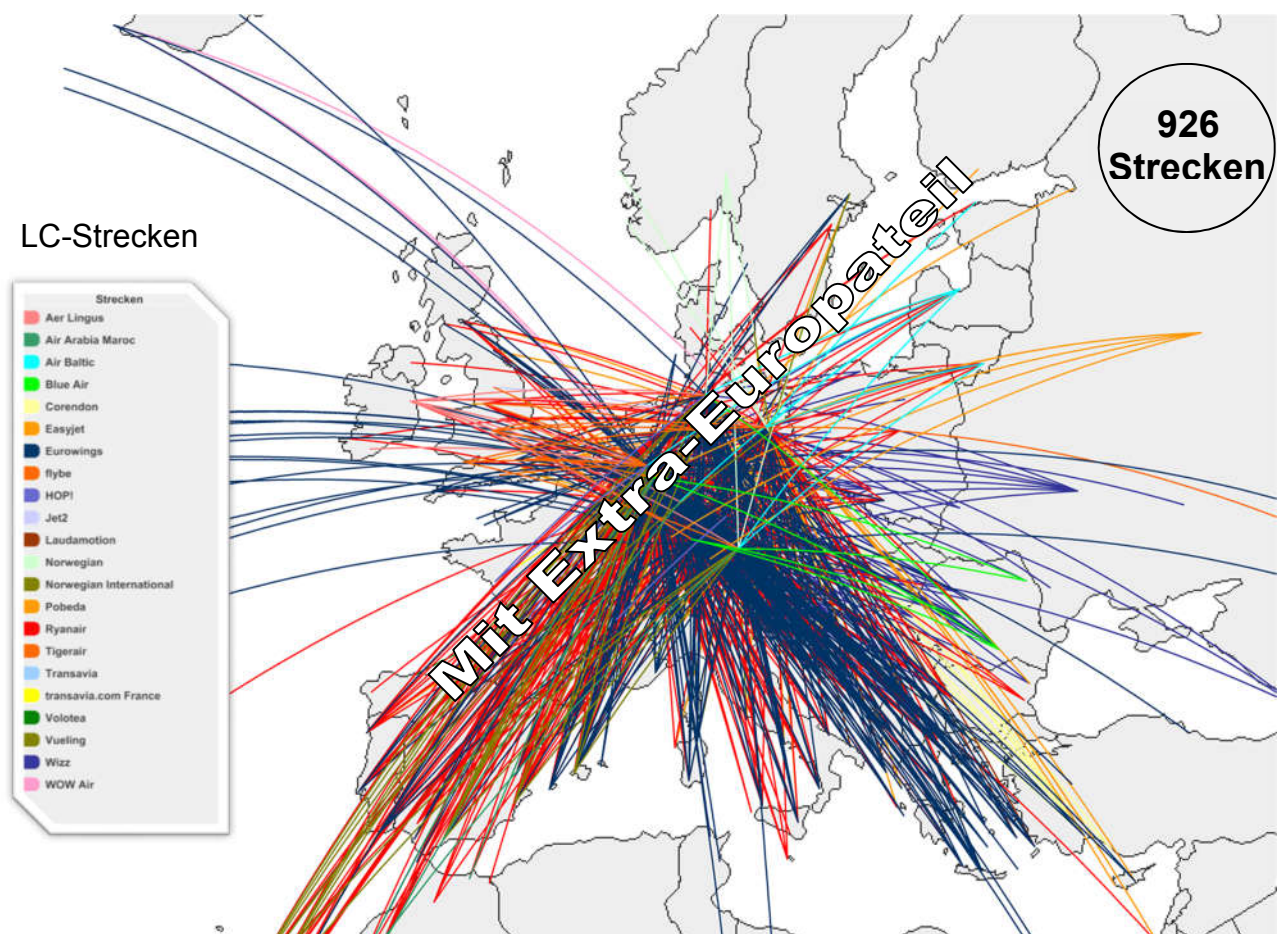


Deutsches Zentrum  
für Luft- und Raumfahrt e.V.  
in der Helmholtz-Gemeinschaft

# Low Cost Monitor 2/2018

- Eine Untersuchung des DLR -

## Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften im deutschen Luftverkehr



Herbst 2018

# Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland im ersten Halbjahr 2018

Der Markt der Low Cost (LC) Angebote von Fluggesellschaften ist seit einigen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Der vom DLR herausgegebene Low Cost Monitor informiert zweimal jährlich (Winter/Frühjahr) und (Sommer/Herbst) über wesentliche Merkmale und aktuelle Entwicklungen in diesem Marktsegment, wie insbesondere über die Anzahl und relative Bedeutung von Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten einschließlich der Flugpreise, und die Passagiernachfrage nach Low Cost Verkehrsleistungen. Die Angebotsdarstellungen des aktuellen Monitors basieren auf einer Referenzwoche im Sommerflugplan 2018. Die Passagierangaben beziehen sich auf das erste Halbjahr 2018.

## Fluggesellschaften

→ Die teilweise oder gänzlich im Low Cost Bereich tätigen Airlines gestalten ihr Angebot zum Teil sehr unterschiedlich. Auf Grund dieser Inhomogenität lassen sich nur wenige eindeutige Abgrenzungskriterien für das Marktsegment Low Cost definieren wie z.B. niedrige Preise, ihre generelle Verfügbarkeit und Direktvertrieb über das Internet. Es besteht deshalb in einigen Fällen ein gewisser Ermessensspielraum in der Zuordnung einer Luftverkehrsgesellschaft zum LC Segment. Bei einigen Fluggesellschaften findet darüber hinaus eine Verschmelzung der Geschäftsmodelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Markt zusätzlich erschwert. So hatte z.B. die Fluggesellschaft Air Berlin in einem Brief an die ICAO mitgeteilt, dass sie in den Veröffentlichungen ab 2016 nicht mehr als Low Cost Airline sondern als Full Service Network Carrier (FSNC) geführt werden will, im August 2017 kam es dann zur Insolvenz. Um eine Vergleichbarkeit mit vorherigen Ausgaben des Low Cost Monitors zu gewährleisten, soll daher das bisher von Air Berlin betrachtete Segment der preisgünstigen Flugangebote im letzten Jahr nur noch nachrichtlich erwähnt werden, ansonsten werden auch die Vergangenheitswerte ohne Air Berlin Flüge ausgewiesen. Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser des Monitors derzeit 20 bzw. 22 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder vorwiegend Low Cost Angebote vorhalten. Dabei sind die Flüge von Germanwings seit 2018 in Eurowings integriert. Auch die Flüge von Transavia und Transavia (France) sowie von Norwegian Air Shuttle und Norwegian Air International als auch die von Corendon und Corendon (Dutch) können zusammen betrachtet werden, da sie eigentlich zusammengehören und nur unter verschiedenen Fluggesellschaftskürzeln operieren, bzw. die Gesellschaften in verschiedenen Staaten ihren Geschäftssitz haben, was u.a. auf die Gewährung von Verkehrsrechten zurückzuführen ist. Die Gesellschaften im Einzelnen sind (s. auch Tab. 1):

Aer Lingus (EI) ([www.aerlingus.com](http://www.aerlingus.com)), Flotte: 54 Flugzeuge (A320: 34, A321: 3, A330: 13, B757: 4)  
Air Arabia Maroc (3O) ([www.airarabia.com](http://www.airarabia.com)), Flotte: 8 Flugzeuge (A320: 8)  
Air Baltic (BT) ([www.airbaltic.com](http://www.airbaltic.com)), Flotte: 34 Flugzeuge (B737: 11, D8: 12, C: 11)  
Blue Air (OB) ([www.blueairweb.com](http://www.blueairweb.com)), Flotte: 28 Flugzeuge (B737: 28)  
Corendon (XC) ([www.corendon.com](http://www.corendon.com)), Flotte: 13 Flugzeuge (B737: 9, A320: 3, B737max: 1)  
Easyjet (U2) ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 179 Flugzeuge (A319: 81, A320: 98)  
Eurowings (EW) ([www.eurowings.com](http://www.eurowings.com)), Flotte: 112 Flugzeuge (A319: 39, A320: 46, D8: 20, B737: 7 (A330: 6))  
*Germanwings (4U) ([www.eurowings.com](http://www.eurowings.com)), Flotte: 6 Flugzeuge (A320: 6)*  
flybe (BE) ([www.flybe.com](http://www.flybe.com)), Flotte: 70 Flugzeuge (D8: 54, E: 16)  
HOP! (A5) ([www.hop.fr](http://www.hop.fr)), Flotte: 81 Flugzeuge (ATR: 15, E: 40, CRJ: 25, F: 1)  
*Iberia Express (I2) ([www.iberiaexpress.com](http://www.iberiaexpress.com)), Flotte: 22 Flugzeuge (A320: 18, A321: 4)*  
Laudamotion (OE) ([www.ryanair.com/la/de](http://www.ryanair.com/la/de)), Flotte: 12 Flugzeuge (B737:3 (FR), A320: 5; A321: 4)  
Norwegian Air Shuttle (DY) ([www.norwegian.no](http://www.norwegian.no)), Flotte: 75 Flugzeuge (B737: 57, B787: 18)  
Norwegian Air International (D8) ([www.norwegian.no](http://www.norwegian.no)), Flotte: 68 Flugzeuge (B737: 68)  
Pobeda (DP) ([www.pobeda.com](http://www.pobeda.com)) Flotte: 21 Flugzeuge (B737: 21)  
Ryanair (FR) ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)), Flotte: 444 Flugzeuge (B737: 444)  
Scoot (TR) ([www.flyscoot.com](http://www.flyscoot.com)), Flotte: 45 Flugzeuge (B787: 18, A319: 2, A320: 25)  
Transavia (HV) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 42 Flugzeuge (B737: 42)  
Transavia France (TO) ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)), Flotte: 33 Flugzeuge (B737: 33)  
Vueling (VY)([www.vueling.com](http://www.vueling.com)), Flotte: 113 Flugzeuge (A320: 93, A319: 5; A321: 15)  
Wizz (W6) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 97 Flugzeuge (A320: 67, A321: 30)  
WOW (WW) ([www.wowair.com](http://www.wowair.com)), Flotte: 20 Flugzeuge (A320: 3, A321: 14, A330: 3)  
(A: Airbus, B: Boeing, C: Canadair, D: Dash, E: Embraer, F: Fokker, MD: B/McDonnell, S: Saab)

Nicht einbezogen wurden in dieser Untersuchung Flüge von Condor oder TUIfly, die zwar auch einige Billigflugangebote veröffentlichen, bei denen jedoch eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Sektor

sehr schwierig erscheint, da nur ausgewählte Flüge direkt und zu günstigen Preisen gebucht werden können. Dies widerspricht der eigentlichen Idee der Low Cost Carrier, nach der alle Flüge oder doch zumindest ein großes Sitzplatzkontingent online buchbar sein sollten zu einem niedrigen Preis, der generell verfügbar ist und sich im Wesentlichen nach dem noch vorhandenen Vorausbuchungszeitraum bzw. dem Reisetag und der Buchungslage richtet. Zu einer Grauzone zählte lange Zeit die Fluggesellschaft Air Berlin. Streng genommen müssten auch einige Strecken anderer Gesellschaften, z.B. auch von Lufthansa mit in die Betrachtung mit aufgenommen werden, da auch hier teilweise günstige Preise vorzufinden sind. Da diese jedoch immer nur für ein begrenztes Kontingent an Sitzen gelten, sind diese Strecken nicht mit berücksichtigt worden. Wegen der Abgrenzungsprobleme erhebt dieser Bericht keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Mittlerweile stehen nicht mehr die eigentlichen Geschäftsmodelle im Vordergrund, da diese sich mehr und mehr vermischen, sondern die Tatsache, ein umfangreiches Angebot an preiswerten Flügen für den Kunden anzubieten. Hierbei gibt es meist eine große Preisspanne zwischen günstigstem und teuerstem Low Cost Angebot in Abhängigkeit von dem Vorausbuchungszeitraum.

Insgesamt hat sich die Anzahl der Fluggesellschaften mit einem hohen Angebot an preisgünstigen Flügen im deutschen Markt gegenüber dem vergangenen Sommer leicht erhöht. Vor einiger Zeit neu hinzugekommen ist die französische Gesellschaft HOP!. Hierbei handelt es sich um den Zusammenschluss mehrerer ehemaliger Regionalgesellschaften unter dem Dach der Air France, die im nationalen und europäischen Verkehr mit günstigen Preisen im Wettbewerb mit diversen Low Cost Carriern steht. Ebenfalls gibt es seit einiger Zeit Flüge von Iberia Express, ein Low Cost Carrier als Tochterunternehmen von Iberia, welches ebenfalls mit günstigen Preisen Luftverkehr auf europäischen Strecken anbietet. Allerdings sind diese Flüge in den Flugplänen nicht eindeutig zu identifizieren, da sie vorwiegend unter der Flugnummer der Muttergesellschaft und nicht unter eigener Nummer angeboten werden. So haben, wie auch Air France mit Transavia/Transavia (France), IAG mit Vueling oder Lufthansa mit Eurowings, mehr und mehr ehemalige große nationale Fluggesellschaften eigene Low Cost Carrier gegründet, um im steigenden Wettbewerb im nationalen und europäischen Luftverkehr bestehen zu können. Während Air Berlin aufgrund der Insolvenz im letzten Jahr aus dem Markt ausgeschieden ist, ist mit Laudamotion, die einen Teil der Air Berlin Flüge übernommen hat und die zu einem großen Teil (75 %) zu Ryanair gehört, eine weitere Fluggesellschaft entstanden, die preiswerte Flüge anbietet. Recht neu im deutschen Markt sind Norwegian Air International, ein irisches Tochterunternehmen von Norwegian Air Shuttle sowie die russische Pobeda. Mit Scoot aus Singapur gibt es neue Angebote im Langstrecken Low Cost Verkehr nach Asien.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften leicht angestiegen. Ryanair verfügt mit über 440 (+ 10 %) Flugzeugen des Typs 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen über die meisten Flugzeuge im deutschen und europäischen Low Cost Verkehr und hat so insgesamt mehr Flugzeuge als Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa (LH): 283; LH-Cargo: 17; LH-Cityline 57 – davon 6 Langstreckenflugzeuge A340 -). Auch Easyjet, die als zweitgrößte Low Cost Gesellschaft in Europa in den letzten Jahren permanent über mehr als 200 Flugzeuge des Typs A319/A320 verfügte, hat ihre Flotte durch Gründung von Tochterunternehmen insgesamt erhöht, auch wenn Easyjet (U2) selbst „nur“ noch über 179 Flugzeuge verfügt. Im Rahmen der Umgestaltung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Flugzeugen der Lufthansa hat Germanwings ihren Bestand im Jahr 2015 stark erhöht. Seit dem Winterflugplan 2015/2016 ist die „Neue Germanwings“ in die Lufthansatochter Eurowings integriert worden, die seitdem neben innerdeutschen und europäischen Low Cost Angeboten auch interkontinentale Flüge in diesem Sektor nach Amerika, Südafrika und Asien anbietet. So gibt es im Herbst 2018 neben 6 A330 Flugzeugen, die von SunExpress Germany betrieben werden, 85 weitere Flugzeuge der Typenklasse A319/A320/A321. Zusätzlich gibt es dieses Jahr 7 Flugzeuge des Herstellers Boeing 737 und 20 Propellerflugzeuge der Marke Dash 8, die aus der Übernahme der LGW resultieren. Zusätzlich wird auch noch auf Flugzeuge von Partnerairlines zurückgegriffen. Bisher ist in Europa Norwegian einer der ersten Low Cost Carrier, der über fast 30 Flugzeuge des modernen Typs Boeing B787 verfügt und damit ebenfalls Langstreckenziele in Nordamerika und Asien anbietet. Ganz neu sind derzeit dabei 11 B737 MAX 8 Flugzeuge, die Norwegian ebenfalls im Langstreckenverkehr auf aufkommensschwächeren Routen einsetzt. Teile davon sind auf eine neu gegründete Tochtergesellschaft Norwegian UK übertragen worden.

Unterschiede in der Anzahl der Flugzeuge je Gesellschaft zu vorherigen Ausgaben des Monitors können dadurch entstehen, dass die Gesellschaften u.a. im Vorfeld des Brexits und der damit verbundenen Verkehrsrechtproblematik oder aufgrund anderer Überlegungen eigene Neugründungen von Gesellschaften durchführen und so zwischen den Gesellschaften ihre Flugzeuge verschieben, ohne dass dies aus den Flugplänen ersichtlich wird. Ein Beispiel für eine solche Neugründung ist z.B. Easyjet Europe mit derzeit 113 Flugzeugen, die zu den bestehenden 179 von Easyjet selbst hinzukommen. Auch

Eurowings hat mit Eurowings Europe eine neue Gesellschaft gegründet, die über 19 Flugzeuge verfügt, oder Corendon mit Corendon Europe mit derzeit 3 Flugzeugen. Insgesamt kommt damit Eurowings auf 131 Flugzeuge, Corendon auf 20, Easyjet auf 312, da mit Easyjet Switzerland noch eine weitere Gesellschaft zum Konzern zählt. Norwegian und Transavia kommen auf insgesamt 154 bzw. 75 Flugzeuge.

- ➔ **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der angebotenen Flüge (Starts) in einer Woche im Juli 2018 ist Eurowings mit mehr als 3.200 Starts pro Woche der größte Anbieter mit preiswerten Flügen in Deutschland. Vergleicht man dies mit der gemeinsamen Anzahl der Eurowings- und Germanwingsflüge aus dem Vorjahr, so bedeutet dies einen Anstieg um rund 25 %.

Während in den Jahren bis 2008 generell hohe jährliche Wachstumsraten in dem Low Cost Sektor zu verzeichnen waren, deutete sich im Sommer 2008 ein Umschwung an, als die Wachstumsraten deutlich zurückgingen. Nach einem Anstieg in 2010 gab es im Jahr 2011 dagegen einen erneuten Rückgang bei der Zahl der angebotenen Starts. Seit 2012 gibt es im Low Cost Segment ein permanentes Wachstum. Auch im Herbst 2018 geht das starke Wachstum von über 35 % gegenüber dem Vorjahr auf rund 6.750 Starts weiter. Würde man jedoch im Vorjahr auch noch den Low Cost Teil der Air Berlin Flüge mit berücksichtigen, dann läge die Zahl rund 8 % unter dem Wert des letzten Jahres.

Im Ranking folgen Ryanair (1.269 Flüge) und Easyjet (1.095 Flüge). Bei Ryanair ist nach starken Rückgängen besonders in den Jahren 2012 bis 2014 seit 2015 ein deutliches Wachstum im Flugangebot festzustellen, welches sich mit 20 % in diesem Sommer fortsetzt. Dies wird sogar übertroffen von der Anzahl der angebotenen Strecken, die um über 25 % zugenommen haben. Es gibt deutliche Unterschiede in der Entwicklung dieser Gesellschaft an den einzelnen Flughäfen. So hat Ryanair den Flughafen Frankfurt im letzten Jahr neu in Flugplan aufgenommen und ihn in diesem Jahr zu einer ihrer wichtigsten Basen in Deutschland ausgebaut. Mit Düsseldorf, München und Berlin-Tegel sind weitere Großflughäfen in den Ryanair-Flugplan aufgenommen worden. Während das Angebot u.a. in Köln um mehr als 20 % ausgebaut wurde, gab es Reduzierungen besonders in Weeze und Hahn. Easyjet hat im Sommer 2018 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr verdoppelt, u.a. durch die Übernahme von aufkommensstarken innerdeutschen Strecken, die bisher von Air Berlin beflogen wurden. Dabei werden die meisten Starts am Flughafen Berlin-Tegel angeboten, u.a. nach Düsseldorf, München und Frankfurt. Auf den Plätzen 4 und 5 folgen die ungarische Wizz, die durch ein 30 %iges Wachstum auf rund 270 Starts pro Woche kommt, ebenso wie Laudamotion, die einen Teil der ehemaligen Air Berlin Verkehre übernommen hat und an der Ryanair inzwischen 75 % Anteile hält. Auf Platz 6 liegt flybe, die als eine der wenigen größeren Low Cost Carrier ihr Angebot in Deutschland reduzierte. Auf Platz 7 befindet sich Norwegian, die in diesem Sommer ihr Angebot in Deutschland eher weniger stark ausgebaut hat. Die Anzahl der Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegt unter 100 Flügen pro Woche. Dabei ist besonders bei Transavia durch den Rückzug aus München ein starker Rückgang von über 90 % der Flüge festzustellen.

- ➔ **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die fünf der 20 Fluggesellschaften mit den meisten Low Cost Verbindungen vereinen derzeit rund 91 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Eurowings entfallen mit 48 % knapp die Hälfte aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Ryanair mit 18,8 % und Easyjet mit 16,2 % sowie Wizz und Laudamotion mit jeweils 4,0 %.

## Verkehrsangebote

- ➔ **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt wurden von den betrachteten Fluggesellschaften im Segment der für den Kunden preisgünstigen Low Cost Flugangebote 926 unterschiedliche Strecken in einer Woche im Juli 2018 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies sind über 120 Strecken mehr als im Sommer 2017, wenn man die Air Berlin Flüge 2017 außer Acht lässt, gleichbedeutend einem Anstieg von 15,5 %. Anderenfalls wären es nur 70 neue Strecken, gleichbedeutend einem 8,2 %igen Wachstum gegenüber 856 Strecken mit Berücksichtigung der Air Berlin Flüge im Jahr 2017. Das Streckenwachstum ist u.a. hervorgerufen durch einen Streckenausbau von Ryanair in Deutschland, besonders in Frankfurt, sowie die Errichtung einer eigenen Basis von Eurowings in München zum Sommerflugplan 2017. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor rund 15 Jahren in den ersten Jahren ca. 100 Strecken jährlich neu hinzugekommen sind, deutete sich im Sommer 2008 eine Krise in der Weltwirtschaft und im Luftverkehr an. Im Frühjahr 2009 gab es dann erstmals einen Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum, doch schon im Sommer 2009 zeigte sich ein positives Streckenwachstum. Seitdem steigt die Anzahl der Strecken wieder an und erreicht in diesem Sommer einen neuen Höchstwert mit 926 unterschiedlichen Strecken. Dabei hat Ryanair sein Streckenangebot gegenüber dem letzten Jahr um über 25 % auf 305 Strecken erhöht und liegt damit auf



Platz 2 hinter Eurowings, die 390 Strecken im Angebot hat. Es ist zu beachten, dass Vergleiche immer mit der entsprechenden Vorjahresperiode und hier nicht mit der Winter-/Frühjahrsperiode durchzuführen sind, in der saisonbedingt die Werte unterschiedlich sind.

Auch das Netz von Easyjet erhöhte sich mit 25 neuen Strecken um über 27 % gegenüber dem Vorjahr. Allerdings handelt es sich dabei teilweise um hochfrequentierte innerdeutsche Strecken, sodass die Anzahl der Flugbewegungen deutlich stärker zugenommen hat.

Durch die neue Strategie der Lufthansa, alle innerdeutschen und europäischen Strecken außer von und zu den Drehkreuzen Frankfurt und München von Eurowings/Germanwings durchführen zu lassen, erhöhte sich deren Streckennetz in den vergangenen Jahren stark. Hierbei waren besonders Flughäfen wie Hamburg, Düsseldorf oder Berlin betroffen. Da einige dieser Strecken vorher schon von Lufthansa bedient wurden, gab es hier eine Verschiebung zwischen den Gesellschaften; diese Strecken sind nur infolge der Übernahme von Germanwings als Strecken mit Low Cost Angeboten gezählt worden. Zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (z.B. in Hinrichtung MUC-CGN und in Rückrichtung CGN-MUC). Seit Ende Oktober 2015 gibt es zwischen Lufthansa und Germanwings eine weitere Änderung in ihrer Zusammenarbeit. So werden unter dem Namen Eurowings auch kostengünstige Langstreckenflüge ab Köln angeboten. Gleichzeitig begann der Konzern auch die bisherige Germanwings in Eurowings zu integrieren. Seit 2018 scheint diese Integration weitgehend abgeschlossen und so gibt es im Juli mittlerweile 390 Strecken unter Eurowingsflugnummer. Dem stehen 368 unterschiedliche Strecken im Vorjahreszeitraum gegenüber, als noch Eurowings und Germanwings parallel Strecken beflogen haben. Ein Teil des Anstiegs ist darauf zurückzuführen, dass zum Sommerflugplan 2017 Eurowings von der bisherigen Strategie abgewichen ist und erstmalig auch am Hub-Flughafen München eine Basis errichtet hat, die seitdem stark ausgebaut worden ist. Angebotsstärkster Standort der Gesellschaft ist im Juli 2018 der Flughafen Düsseldorf mit 87 Strecken und 812 Starts pro Woche vor Köln mit 85 Strecken und 537 Starts.

Nachdem im Jahr 2010 ein Spitzenwert von rund 120 innerdeutschen Strecken erreicht wurde, gab es lange Zeit einen Rückgang bis auf 54 Strecken im letzten Jahr. Die aktuellen Werte liegen bei 60 Strecken. Zuwächse gab es in zahlreiche Länder, u.a. auch nach Spanien, Italien oder Griechenland.

- ➔ **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist gering. Die Anzahl der Strecken, die nur von einer Gesellschaft mit Low Cost Angeboten beflogen wird, liegt in diesem Jahr bei 90 %. Dabei werden Gesellschaften, die unter 2 Fluggesellschaftskürzel fliegen, wie z.B. Transavia/Transavia (France), Norwegian Air Shuttle/Norwegian Air International und Corendon/Corendon Dutch als eine Gesellschaft zusammengefasst. So werden dieses Jahr von den 926 unterschiedlichen Strecken über 830 von nur einem Low Cost Carrier beflogen. Lediglich auf 75 Strecken fliegen 2 und auf rund 15 Strecken mehr als 2 Low Cost Fluggesellschaften. Strecken, auf denen mehrere Gesellschaften anbieten, sind z.B. nach Palma de Mallorca oder Barcelona.
- ➔ **Flüge** (s. Tab. 1 und 2): Insgesamt wurden mehr als 6.700 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in einer Woche im Juli 2018 durchgeführt, ein Jahr zuvor waren es rund 1.750 Flüge weniger. Die Zahl der Flüge ist somit um 35 % angestiegen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der angebotenen Sitze um über 36 %, erhöht. Dabei ist die Zahl der Strecken um mehr als 15 % angestiegen. Dies bedeutet eine geringere Entwicklung bei der Netzausdehnung als bei dem Frequenzausbau. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Juli 2018 bei 7 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 32, im Verkehr nach Italien nur 5 Flüge/Woche angeboten.
- ➔ **Sitze** (s. Tab. 1 und 2): Auf den 6.746 Flügen wurden im Mittel 162 Sitze pro Flug angeboten, die Sitzplatzkapazität pro Flug ist damit gegenüber dem Vorjahr etwas gestiegen. Es zeigt sich insgesamt, dass sich bei den Fluggesellschaften im Low Cost Bereich mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von ca. 150 - 170 Sitzplätzen etabliert hat. Allerdings setzt der europaweit größte Low Cost Carrier, Ryanair, mit der B737-800 ausschließlich Fluggerät mit einem deutlich größerem Sitzplatzangebot (189 Sitze) ein; ab 2019 soll mit der Auslieferung der B737-Max das Sitzplatzangebot sogar auf 197 Sitze steigen. Diese flugspezifischen Sitzplatzkapazitäten liegen somit weiterhin deutlich über denen des traditionellen europäischen Linienverkehrs. Bei der Flottenzusammensetzung der einzelnen Gesellschaften ist festzustellen, dass zunehmend kleineres Gerät außer Dienst gestellt wird. Typisches Fluggerät sind Flugzeuge der Baureihe Airbus 319/320 und Boeing 737. Nur wenige Gesellschaften wie z.B. flybe haben kleinere Propellerflugzeuge in ihren Flotten.

- **Zielländer** (s. Tab. 2): Im Ranking der Zielländer zeigt sich immer noch ein hoher Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs, der im Sommerflugplan aber deutlich niedriger ist als im Winterflugplan: 28 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der jedoch mit 60 Strecken (entspricht 30 Flughafenpaaren) nur rund 15 % aller Strecken ausmacht.

In den Sommermonaten stehen Spanien und Großbritannien mit 1.250 bzw. rund 650 Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Italien liegt an vierter Stelle vor Griechenland und Österreich. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 die Schweiz, Frankreich und Portugal vor Irland und Kroatien. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier in/ab Deutschland derzeit Destinationen in 52 Ländern. Ein Ausbau ist in zahlreiche Länder, wie z.B. nach Griechenland erkennbar. Gegenüber dem Vorjahr gibt es erstmalig auch Langstreckenangebote von Scoot nach Singapur.

- **Flughäfen** (s. Abb. 3): Der verkehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt, spielt auf Grund seiner ausgeprägten Drehkreuzfunktion im klassischen Linienverkehr und den zeitweise ausgelasteten Kapazitäten auch im Sommerflugplan 2018 nur eine untergeordnete Rolle im Segment der Low Cost Angebote, obwohl Ryanair und Wizz im letzten Jahr begonnen haben, auch von Frankfurt aus günstige Flüge anzubieten. Zum Winterflugplan 2018 hat Ryanair das Angebot in Frankfurt von 4 Strecken im Sommer 2017 auf 24 Strecken erhöht und kommt im Sommer 2018 inzwischen auf 35 Strecken. Düsseldorf kommt durch eine starke Erhöhung des Angebots, besonderes durch Eurowings, auf über 1.000 Starts pro Woche und liegt damit auf Platz 1 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Berlin-Tegel folgt vor Köln-Bonn und Berlin Schönefeld mit jeweils rund 700-800 Starts. Dabei ist Schönefeld einer der wenigen Flughäfen, wo das Low Cost Angebot abgenommen hat, auf den meisten anderen deutschen Flughäfen, wie z.B. auch in München, hat es zugenommen. Mit einem Anteil von über 90 % am Linienverkehr werden u.a. an den Flughäfen Weeze oder Hahn fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt.

## Flugpreise

- **Durchschnittspreise:** Die Flugpreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren untereinander und in Abhängigkeit vom Flugziel sowie dem Vorausbuchungszeitraum. Die von den Carriern öffentlich angegebenen Preise waren früher typischerweise Nettoflugpreise, die normalerweise noch nicht Gebühren, Steuern und andere Zuschläge enthielten und deshalb wenig aussagefähig waren. Dies hat sich seit einiger Zeit geändert, und es werden nur noch Endpreise ausgewiesen. Um Angaben über Endpreise machen zu können, wurden bisher die Preise für LC Flüge auf rund 70 ausgewählten Strecken für vier Zeitpunkte (Vorausbuchungszeitraum von einem Tag, einer Woche, einem Monat und von drei Monaten) ermittelt und ausgewertet. Diese Streckenauswahl entsprach einer repräsentativen Stichprobe von rund 10 % aller LC Strecken. Mit dem Wegfall der Air Berlin Strecken sinkt das Portfolio auf rund 50 betrachtete Strecken ab. Aufgrund der Umstrukturierung und eines generellen Streckenwachstums mussten neue Strecken mit in die Untersuchung aufgenommen werden, die von den verbliebenen Gesellschaften im Herbst 2018 bedient werden. Als Buchungsdatum ist diesmal der 09. September 2018 gewählt worden.
- Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittspreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Herbst 2018 bei den Fluggesellschaften zwischen 38 € und 100 € bei den Bruttopreisen. Im Vorjahr lag diese Spanne noch zwischen 34 und 97 Euro brutto. Dies ist ein geringer Anstieg der Preise, der u.a. auf steigende Ölpreise und Personalkosten zurückzuführen ist. Ein Grund für Preissenkungen bei Ryanair kann die neue Handgepäckregelung sein. Während bisher bei der Wahl des günstigsten „Nur“ Flugpreises 10 kg Handgepäck kostenlos befördert werden konnte, ist es jetzt nur noch eine kleine Handtasche. So muss die Mehrzahl der Reisenden Zusatzoptionen, wie z.B. „Priority Boarding“ für sechs Euro extra buchen, bei der zusätzlich ein weiteres Handgepäckstück erlaubt ist oder das Handgepäck muss kostenpflichtig aufgegeben werden.
- **Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum:** Die Flugpreise bei den Low Cost Angeboten variieren stark mit dem Zeitraum zwischen Flugbuchung und Flugdurchführung: Ein Flug, der für den Folgetag gebucht wird, kann das Vielfache eines Fluges kosten, der erst drei Monate nach der Buchung durchgeführt wird. Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren zwischen ca. 66 € und 165 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 18 € und rund 44 € für einen Flug, der erst drei Monate nach dem Buchungstag stattfindet. Allerdings geben diese Daten noch keine genaue Auskunft über die Anzahl der

tatsächlich verkauften Tickets zu diesen Preisen, denn es gibt keine gesicherten Informationen darüber, wie viele der Sitze zu den jeweiligen Tarifen auch verkauft worden sind.

- Eine detaillierte Analyse der Flugpreise im Low Cost Verkehr Deutschlands findet sich auf der Internetseite des DLR ([www.dlr.de/fw](http://www.dlr.de/fw)).

## Passagiernachfrage

Im ersten Halbjahr 2018 sind auf den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt 113,1 Mio. Passagiere gezählt worden. 35,8 Mio. Ein- und Aussteiger können davon nach der im Low Cost Monitor erfolgten Abgrenzung dem Angebotssegment des Low Cost Verkehrs zugerechnet werden (s. Tab. 3). Dies entspricht einem Anteil von rund 31,6 %. Dieser Anteil variiert stark zwischen den Flughäfen. Am Hubflughafen Frankfurt ist der Low Cost-Anteil am geringsten, wohingegen die „Low Cost Flughäfen“, d.h. Flughäfen mit einer sehr hohen Anzahl an preiswerten Flugangeboten, wie Hahn, Niederrhein und Memmingen fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Auch der Flughafen Berlin-Schönefeld wird zu einem hohen Anteil durch Low Cost Angebote geprägt. Keinen Verkehr gibt es mehr an den Flughäfen Zweibrücken und Lübeck.

Das positive Wachstum der letzten Jahre hat sich auch im ersten Halbjahr 2018 fortgesetzt.

## Der aktuelle Low Cost Markt in Europa

Neben der detaillierten Analyse des deutschen Low Cost Marktes soll auch der europäische Markt, auf dem Fluggesellschaften mit einem hohen Anteil an preiswerten Flugangeboten zu finden sind, in seinen wesentlichen Merkmalen beschrieben werden. Hier gibt es neben den schon auf dem deutschen Markt tätigen Fluggesellschaften weitere Gesellschaften, bzw. auch Tochtergesellschaften, die dem Low Cost Carrier Markt zuzuordnen sind. Auch wenn die meisten der Tochterunternehmen über einen eigenen 2-Letter IATA-Code verfügen, fliegen sie oft unter dem Kürzel der Muttergesellschaft und erschweren so eine eindeutige Identifizierung. Allerdings wird die Anzahl der Airlines größer, die sowohl im klassischen Linien- oder Charterverkehr als auch im reinen Low Cost Segment tätig sind. Damit wird es noch schwieriger, eine eindeutige Unterteilung zwischen klassischen Liniencarriern, Ferienfluggesellschaften und Low Cost Anbietern zu machen. Daher erhebt diese Untersuchung keinen Anspruch auf eine völlig korrekte Erfassung, sondern soll nur angenähert genau über Umfang und Struktur des europäischen Low Cost Marktes informieren. Neben den auf dem deutschen Markt tätigen Gesellschaften sind folgende Gesellschaften auf dem europäischen Markt aktiv:

Blue Panorama (BV) ([www.blu-express.com](http://www.blu-express.com)), Flotte: 14 Flugzeuge (B737:11, B767:3)  
Corendon Dutch (CND) ([www.corendon.com](http://www.corendon.com)), Flotte: 4 Flugzeuge (B737: 4)  
Easyjet Europe (U2) ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 113 Flugzeuge (A319: 40, A320: 73)  
Easyjet Switzerland (DS) ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)), Flotte: 26 Flugzeuge (A319: 10, A320: 16)  
Eurowings Europe (E2) ([www.eurowings.com](http://www.eurowings.com)), Flotte: 19 Flugzeuge (A319: 9, A320: 10)  
Jet 2 (LS) ([www.jet2.com](http://www.jet2.com)), Flotte: 90 Flugzeuge (B737: 75, B757: 12; A321: 3)  
Norwegian UK (DI) ([norwegian.com/uk](http://norwegian.com/uk)), Flotte: 11 Flugzeuge (B787; 11)  
Volotea (V7) ([www.volotea.com](http://www.volotea.com)), Flotte: 32 Flugzeuge (B717: 17, B737: 1, A319: 14)  
Wizz UK (W9) ([www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)), Flotte: 7 Flugzeuge (A320: 5, A321: 2)

Es drängen mittlerweile auch außereuropäische Low Cost Gesellschaften in den Markt, die Europa anfliegen. Dies ist u.a.:

Flydubai (FZ) ([www.flydubai.com](http://www.flydubai.com)), Flotte: 51 Flugzeuge (B737: 44, B737max: 7)  
Scoot (TR) ([www.flyscoot.com](http://www.flyscoot.com)), Flotte: 45 Flugzeuge (B787: 18, A319; 2, A320: 25)

Insgesamt ist die Anzahl der in Europa tätigen Low Cost Fluggesellschaften durch die Gründung von Tochtergesellschaften bestehender Gesellschaften leicht angestiegen. Mehrere Gesellschaften befinden sich in Auflösung/Veränderung oder wurden von anderen Gesellschaften übernommen. Die isländische Gesellschaft Iceland Express ist von WOW übernommen worden. Auch Flybaboo fliegt nicht mehr als eigene Marke, sondern ist von Darwin Airline übernommen worden, die unter dem Namen Etihad Regional weiter geführt worden ist und Ende 2017 den Flugverkehr eingestellt hat. Air One und Wizz Ukraine

hatten schon vorher den Betrieb 2014 und 2015 eingestellt. Grund waren hier die politischen Schwierigkeiten. Volare ist in Alitalia integriert worden und wurde im Frühjahr 2015 aufgelöst, Air Italy wurde vom Wettbewerber Meridiana übernommen, die sich aus dem Niedrigpreissegment zurückgezogen hat. Air Berlin meldete im August 2017 Konkurs an und Niki wurde von Laudamotion übernommen. Der malayische Langstrecken Low Cost Carrier Air Asia X hat sich aufgrund gestiegener Kosten schon vor einigen Jahren ganz aus Europa zurückgezogen, plant aber künftig Europa wieder anzufliegen. Im Gegensatz dazu gibt es in jüngerer Zeit aber auch Neugründungen mit der spanischen Volotea und der russischen Pobeda, einer Tochtergesellschaft von Aeroflot. Die Airlinegruppe IAG um British Airways und Iberia gründete im Sommer 2017 mit „Level“ einen neuen Langstrecken-Low Cost Carrier, der jedoch (noch) nicht unter eigenem Fluggesellschaftskürzel auftritt und so in den Auswertungen nicht erfasst ist. Auch innerhalb des Air France-KLM Konzern gab es mit „Joon“ 2017 die Neugründung einer Fluggesellschaft, die in den Low Cost Sektor fallen soll. Nachdem Scoot, ein asiatischer Low Cost Carrier, zunächst von Athen aus Langstrecken-Low Cost Flüge nach Singapur angeboten hat, gibt es ab diesem Jahr auch ein Angebot von Berlin aus.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist weiterhin Ryanair mit mehr als 15.000 Starts im Juli 2018 (s. Tab. 4), die ihr Flugangebot in Europa gegenüber dem Vorjahr kaum verändert hat. Ein Grund dafür ist ihr verstärktes Engagement bei Laudamotion. Zweitgrößte Gesellschaft ist Easyjet mit rund 12.550 Starts, die europaweit das Angebot um über 11 % ausgedehnt hat. Während bei Ryanair rund 200 Strecken hinzugekommen sind, erhöhte Easyjet das Netz nur um 140 Strecken. Mit großem Abstand folgen die Flüge der Gesellschaft Eurowings, die ihr Angebot um 20 % auf rund 5.250 Flüge erhöht hat. Auf den Plätzen vier bis sechs folgen Vueling, Norwegian und Wizz, mit jeweils mehr als 4.000 Starts. Dahinter befindet sich Flybe mit rund 3.700 Starts auf Rang 7. Dabei gibt es durchaus unterschiedliche Strategien bei den Gesellschaften. Während Ryanair pro Strecke durchschnittlich pro Woche nur 5 Flüge anbietet, sind es bei Flybe mit 10 Flügen doppelt so viele.

Insgesamt setzt sich die Konsolidierung im Bereich der Low Cost Angebote weiter fort. Während Gesellschaften wie z.B. Air Italy in größere Low Cost Carrier wie Meridiana integriert worden sind, mussten andere wie z.B. Air Berlin oder Niki Konkurs anmelden. Während verschiedene kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, werden andere wie, z.B. Wizz oder Easyjet immer größer. Der Marktanteil von Ryanair hat gegenüber dem letzten Jahr abgenommen und liegt bei rund 23 %. Insgesamt gibt es einen weiteren Anstieg des Low Cost Verkehrs in Europa.

Als Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge gilt weiterhin Großbritannien (s. Tab. 5) mit fast 12.600 Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Sommer 2018 mehr als 1.450 Strecken mit Zielen in ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen Spanien mit rund 10.400 Starts, sowie Italien und Deutschland mit jeweils rund 7.000 Flügen. Auf Rang 5 liegt Frankreich mit ca. 6.000 Starts.

Von den insgesamt rund 9.900 unterschiedlichen Strecken werden ca. 86 % von nur einem Low Cost Anbieter bedient. Es gibt rund 1.250 Strecken, auf denen 2 und auf rund 170 Strecken mehr als 2 Gesellschaften mit Low Cost Angeboten im Wettbewerb stehen. Auch hier sind Gesellschaften, die unter verschiedenen Fluggesellschaftskürzeln operieren, wie z.B. Norwegian Air Shuttle/Norwegian Air International, als eine Gesellschaft zusammengefasst.

Barcelona ist mit 2.471 Starts im Sommer 2018 der Flughafen mit den meisten Low Cost Angeboten in Europa (+ 6 %), gefolgt von London-Gatwick und Dublin (s. Abb. 4), bedingt durch eine hohe Anzahl von Angeboten der Gesellschaften Vueling, Easyjet und Ryanair. Es folgen Palma de Mallorca und London-Stansted auf den Plätzen 4 und 5 mit 1.700 - 1.800 LCC Starts pro Woche im Juli 2018. Hier spielen in Palma mit Eurowings und Laudamotion weitere Low Cost Carrier eine wichtige Rolle. Auf den Plätzen sechs bis zehn befinden sich Amsterdam, Manchester, Düsseldorf und London-Luton mit jeweils mehr als 1.000 Starts pro Woche. Auf dem Hub-Flughafen Amsterdam beträgt der Anteil der Low Cost Flüge inzwischen 25 %. Insgesamt werden von den Londoner Flughäfen mehr als 4.600 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Unter den 30 größten Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low Cost Angeboten in Europa befinden sich mit Düsseldorf, Berlin-Tegel, Köln/Bonn, Berlin-Schönefeld, Hamburg und Stuttgart auch deutsche Flughäfen, die über mehr als 600 Starts pro Woche in dem betrachteten Segment verfügen. Durch den starken Angebotsausbau von Eurowings in Düsseldorf liegt dieser Flughafen auf Rang 8 in Europa. Es ist festzustellen, dass einige deutsche Flughäfen mit Low Cost Angeboten aufgrund der Umstrukturierung von Lufthansa und Eurowings/Germanwings eine erhöhte Anzahl an Flügen mit Low Cost Angeboten aufweisen.



Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt einen Anteil von 34 % der Flüge in einer Sommerflugplanperiode (s. Abb. 5), ein etwas höherer Wert als in Deutschland. Rund 66 % der europäischen Flüge werden vorwiegend von den eher klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften durchgeführt. Ein weiterer Teil des Marktes wird von kleineren Regionalfluggesellschaften bedient, die jedoch überwiegend mit einer großen Gesellschaft kooperieren.

In jüngster Zeit gibt es erneut Tendenzen, Langstrecken Low Cost Verbindungen aufzubauen. Nachdem 2009 Air Asia X damit begonnen hatte, mit einem Airbus A340 Low Cost Verkehre von Asien nach England (Kuala Lumpur – London Stansted) und 2011 nach Frankreich (Kuala Lumpur – Paris Orly) anzubieten, wurden diese jedoch 2012 aufgrund gestiegener Kosten wieder eingestellt. Nun versucht Norwegian mit modernem Fluggerät, der Boeing B787 und der B737Max8, erneut diesen Markt zu erschließen (siehe folgende Tabelle). So gibt es im September 2018 insgesamt 954 Flüge dieser Gesellschaft auf 57 Strecken nach Nordamerika und Asien. Dies sind über 50 % mehr Flüge als im letzten Jahr. Geflogen wird traditionell von Stockholm, Kopenhagen, Oslo und London-Gatwick mit Flugzeugen der Marke Boeing 787 mit jeweils 270 bis 290 Sitzplätzen. Seit 2016 sind zunächst mit Barcelona und Paris und neuerdings mit Rom und Madrid weitere große Abflugorte in Europa hinzugekommen, wobei u.a. ein direkter Wettbewerb mit Air France besteht. Ziele sind u.a. New York, Los Angeles, Fort Lauderdale und Oakland in Nordamerika sowie Bangkok in Asien. Neu ist jedoch, dass seit Sommer 2017 mit dem Einsatz der Boeing 737Max8 mit 189 Sitzplätzen nun auch kleinere, nicht so aufkommensstarke Städte sowohl in Amerika, wie z.B. Providence oder Newburgh, als auch in Europa mit Bergen oder Cork in das Interkontnetz von Norwegian eingebunden werden.

Seit November 2015 bietet auch Eurowings/Germanwings Langstrecken-Low Cost Verbindungen an. Hier gibt es im September 2018 213 Starts, die in Köln, München oder Düsseldorf beginnen und nach Bangkok in Asien sowie u.a. nach Mexiko, Kuba, Jamaika, Mauritius, und in die Dominikanische Republik sowie USA führen. Dies sind über 75% mehr als noch vor einem Jahr. Geflogen wird vorwiegend mit A330 Fluggerät mit jeweils 310 Sitzplätzen. Nach der Insolvenz von Air Berlin hatte Eurowings angekündigt, ab November 2017 die bisher von Air Berlin durchgeführten Langstreckenverkehre von Düsseldorf aus in die Karibik übernehmen zu wollen, darüber hinaus sei sie ebenfalls an Strecken in die USA interessiert. Anhand der folgenden Tabelle ist ersichtlich, dass Eurowings bereits damit begonnen hat, diese Absichtserklärung mit Verbindungen von Düsseldorf aus nach, z.B. Cancun, Punta Cana oder Miami umzusetzen.

Erstmalig fliegt mit Scoot auch wieder ein asiatischer Low Cost Carrier zwischen Singapur und Athen, bzw. Berlin.

	September 18	Starts
Norwegian	Belfast International - Providence	9
Norwegian	Belfast International - Newburgh	9
Norwegian	Bergen - Newburgh	8
Norwegian	Dublin - Providence	21
Norwegian	Dublin - Newburgh	60
Norwegian	Edinburgh - Providence	13
Norwegian	Edinburgh - Newburgh	17
Norwegian	Cork - Providence	13
Norwegian	Shannon - Providence	17
Norwegian	Shannon - Newburgh	13
Norwegian	London Gatwick - Austin-Bergstrom International	13
Norwegian	London Gatwick - Boston Logan International	30
Norwegian	London Gatwick - Denver Intl	13
Norwegian	London Gatwick - Buenos Aires Ministro Pistarini	17
Norwegian	London Gatwick - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	12
Norwegian	London Gatwick - New York J F Kennedy International	56
Norwegian	London Gatwick - Los Angeles International	43
Norwegian	London Gatwick - Orlando International	27
Norwegian	London Gatwick - Oakland International	25
Norwegian	London Gatwick - Chicago O'Hare International	30
Norwegian	London Gatwick - Seattle/Tacoma International	17
Norwegian	London Gatwick - Singapore Changi	17
Norwegian	Amsterdam - New York J F Kennedy International	17
Norwegian	Stockholm Arlanda - Bangkok Suvarnabhumi International	5
Norwegian	Stockholm Arlanda - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	9
Norwegian	Stockholm Arlanda - New York J F Kennedy International	17
Norwegian	Stockholm Arlanda - Los Angeles International	13
Norwegian	Stockholm Arlanda - Oakland International	12
Norwegian	Barcelona - Newark Liberty International	26
Norwegian	Barcelona - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	9
Norwegian	Barcelona - Los Angeles International	17
Norwegian	Barcelona - Oakland International	21
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Boston Logan International	17
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Denver Intl	8
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	9
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - New York J F Kennedy International	30
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Los Angeles International	25
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Orlando International	5
Norwegian	Paris Charles de Gaulle - Oakland International	18
Norwegian	Copenhagen - Bangkok Suvarnabhumi International	5
Norwegian	Copenhagen - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	9
Norwegian	Copenhagen - New York J F Kennedy International	17
Norwegian	Copenhagen - Los Angeles International	12
Norwegian	Copenhagen - Orlando International	4
Norwegian	Copenhagen - Oakland International	9
Norwegian	Rome Fiumicino - Newark Liberty International	26
Norwegian	Rome Fiumicino - Los Angeles International	12
Norwegian	Rome Fiumicino - Oakland International	9
Norwegian	Madrid Barajas - New York J F Kennedy International	13
Norwegian	Madrid Barajas - Los Angeles International	17
Norwegian	Paris Orly - Newark Liberty International	27
Norwegian	Oslo - Bangkok Suvarnabhumi International	4
Norwegian	Oslo - Fort Lauderdale/Hollywood Intl	8
Norwegian	Oslo - New York J F Kennedy International	22
Norwegian	Oslo - Los Angeles International	9
Norwegian	Oslo - Orlando International	4
Norwegian	Oslo - Oakland International	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Bangkok Suvarnabhumi International	4
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Cancun	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Havana (CU) 00	4
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Las Vegas McCarran International	5
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Montego Bay	8
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Mauritius	4
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Puerto Plata	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Punta Cana	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Seattle/Tacoma International	9
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Tangier	4
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Tunis	8
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Varadero Juan Gualberto Gomez	8
Eurowings	Cologne/Bonn K.A. - Windhoek Hosea Kutako International	4
Eurowings	Dusseldorf International - Cancun	8
Eurowings	Dusseldorf International - New York J F Kennedy International	26
Eurowings	Dusseldorf International - Miami International	13
Eurowings	Dusseldorf International - Punta Cana	9
Eurowings	Dusseldorf International - Fort Myers Sw Florida International	13
Eurowings	Munich International - Bangkok Suvarnabhumi International	9
Eurowings	Munich International - Cancun	4
Eurowings	Munich International - Las Vegas McCarran International	8
Eurowings	Munich International - Montego Bay	4
Eurowings	Munich International - Mauritius	9
Eurowings	Munich International - Puerto Plata	4
Eurowings	Munich International - Punta Cana	4
Eurowings	Munich International - Fort Myers Sw Florida International	5
Eurowings	Munich International - Varadero Juan Gualberto Gomez	4
Eurowings	Munich International - Windhoek Hosea Kutako International	8
Scoot	Athens Intl Eleftherios Venizelos - Singapore Changi	18
Scoot	Berlin Tegel - Singapore Changi	17
<b>Gesamt</b>		<b>1.202</b>

## Low Cost Carrier – bisherige Entwicklung und Ausblick

Rund 15 Jahre nach dem eigentlichen Beginn der Low Cost Verkehre in Deutschland befindet sich dieser Markt derzeit in einem Umbruch. Nach einer verhaltenen Erprobungsphase der Low Cost Verkehre in Deutschland mit Debonair, Buzz und GO zwischen 1998 und 2002, setzte ab 2002 mit der Eröffnung einer Basis von Ryanair in Hahn sowie der Gründung von HLX und Germanwings in Köln ein Boom in diesem Sektor ein, der bis zum Jahr 2007/2008 anhielt. Mit Beginn der Wirtschaftskrise flachten die Wachstumsraten deutlich ab und – zeitgleich - mit Einsetzen der Luftverkehrssteuer 2011 waren sie sogar rückläufig. Auch in den Folgejahren gab es nur ein geringfügiges Wachstum, sodass es schien, als wären erste Sättigungstendenzen erreicht. Diesen gesamten Zeitraum könnte man als **Phase 1** des deutschen Low Cost Verkehrs bezeichnen, die durch einen S-Kurvenförmigen Verlauf der Flugangebote geprägt ist, beginnend in der Erprobungsphase mit einer geringen Zahl von Strecken, gefolgt von einer starken Wachstumsperiode und schließlich übergehend in eine Zeit eines etablierten Netzes ohne nennenswerte Streckenveränderung.

Seit ca. 2013 beginnt eine Zeit neuer Konzepte. Mit der Überlegung von Lufthansa in 2013/2014, alle nationalen und europäischen Strecken außer von und zu den Drehkreuzen Frankfurt und München auf die Tochter **Germanwings** bzw. „**Neue Germanwings**“ zu übertragen, begann eine Veränderung im Low Cost Verkehr, der Beginn einer neuen Entwicklungsphase, der **Phase 2**, in Deutschland. Durch die Umwandlung kam es zunächst zu einem sprunghaften Anstieg der Low Cost Strecken, gleichzeitig wurden aber auch neue Strecken eingerichtet sowie bestehende geschlossen.

Nachdem **Transavia** im Jahr 2016 in München eine Basis errichtet hatte und mit der Strecke München-Berlin auch innerdeutschen Low Cost Verkehr angeboten hat, ändert **Germanwings** seine bisherige Strategie, die eine Bedienung der Lufthansa-Hubflughäfen München und Frankfurt nicht vorsah. Nun hat Eurowings im Sommer 2017 eine eigene Basis in München errichtet und bietet im Winterflugplan 2017/2018 von dort 19 Ziele an, die teilweise aber vorher schon von Lufthansa befliegen wurden. Zwischenzeitlich war auch der Flughafen Frankfurt im Gespräch, den Eurowings ab 2018 anfliegen wollte, um auf die Low Cost Aktivitäten anderer Carrier, wie z.B. Ryanair, unmittelbar durch eigene Angebote reagieren zu können. Mit Beginn des Winterflugplans 2017/2018 hat **Transavia** ihre Basis in München wieder geschlossen und bietet nur noch wenige Flüge von München und Berlin-Schönefeld an.

Gefördert wird die neuerliche Expansion von **Eurowings** u.a. durch den Konkurs von **Air Berlin** im Herbst 2017. Im Jahr 2016 wurde entschieden, dass sich Air Berlin künftig auf den Langstreckenluftverkehr ab Düsseldorf und Berlin mit entsprechenden Zubringerverkehren konzentrieren sollte. Dabei war geplant, die Zubringerflüge zum großen Teil von der Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) unter Air Berlin Flugnummer durchführen zu lassen. Der bisherige Ferienflugverkehr sollte in eine neue Gesellschaft zusammen mit TUIfly und Etihad eingebracht werden, die jedoch nicht zustande gekommen ist. Flüge in Feriengebiete, z.B. nach Mallorca wurden 2017 auf die Tochter Niki übertragen. Flugzeuge, die früher auf anderen Verbindungen eingesetzt waren, sind ab 2017 an den Wettbewerber Eurowings verleast worden, der nun über ein zusätzliches großes Potential an Flugzeugen verfügt und diese u.a. genutzt hat, um in München eine neue Basis einzurichten. Mit dem Kauf von Teilen der insolventen Air Berlin, hier besonders der Luftfahrtgesellschaft Walter, konnte Eurowings die Flotte und das Streckennetz stark ausbauen.

Nicht nur Eurowings/Germanwings arbeitet an neuen Konzepten, auch andere Gesellschaften verändern ihre Geschäftsphilosophie. Während **Ryanair** in der ersten Phase der Low Cost Entwicklung vorwiegend von kleineren Flughäfen aus operierte, ist seit einiger Zeit ein Trend festzustellen, Basen auch auf größeren Flughäfen zu errichten bzw. auszubauen. Waren es in den Jahren 2015 und 2016 besonders die Flughäfen Köln/Bonn und Berlin-Schönefeld, und waren es danach Hamburg und Nürnberg, so ist es aktuell Frankfurt. Mit dem Ausbau in Köln begann Ryanair mit der Verbindung nach Berlin auch wieder, innerdeutschen Low Cost Verkehr anzubieten, den die Gesellschaft 2011 mit der Einführung der Luftverkehrssteuer eingestellt hatte. Gleichzeitig stellt man sich damit auch dem Wettbewerb mit anderen Gesellschaften/Low Cost Carriern, den man lange Zeit vermieden hatte. Ganz neu wurde im Sommerflugplan 2017 der Hubflughafen Frankfurt mit zunächst vier Strecken in den Flugplan genommen, welche mittlerweile auf 35 Strecken angewachsen sind. Parallel dazu hat Ryanair Programme gestartet, die sich speziell an Geschäftsreisende (z.B. priority boarding) aber auch an Urlaubsreisende richten. Zusätzliche Einnahmen sollen durch weitere Aktionen (z.B. Ryanair Holidays, etc.) generiert werden. Seit Mai/Juni 2017 bietet die Gesellschaft ab Rom und Bergamo die Buchung von Anschlussflügen an, bei denen z.B. das Gepäck bis zum endgültigen Zielort aufgegeben werden kann. Eine neue Maßnahme liegt in diesem Jahr u.a. in einer geänderten Handgepäckregel, bei der nach Buchung eines „Nur“-Flugpreises ohne Zusatzoptionen nur noch eine kleine Handtasche mitgeführt werden darf anstelle eines bisher möglichen 10-kg Handgepäckkoffers.

Durch die Übernahme von zunächst rund 25% der Anteile der **Laudamotion** im Frühjahr 2018, welche auf 75% im August erweitert worden ist, konnte sich Ryanair zusätzliches Wachstum verschaffen, denn dadurch bekommt Ryanair u.a. Zugang zu Märkten, die ihnen bisher verschlossen waren. Laudamotion hatte kurz vorher Teile der insolventen Air Berlin vom Insolvenzverwalter übernommen, hier besonders die Flüge der ehemaligen Tochter Niki in die Feriengebiete in den Mittelmeerraum und nach Südeuropa.

**Wizz**, eine Fluggesellschaft mit Low Cost Angeboten, die vorwiegend auf dem Markt nach Osteuropa tätig ist und bisher ebenfalls vorwiegend auf kleineren Flughäfen Verkehre anbietet, fliegt seit Mai 2017 auch den Flughafen Frankfurt an, so dass dieser Flughafen, der bisher von den Low Cost Carriern, u.a. aufgrund seiner hohen Auslastung und zeitweisen Kapazitätsengpässen weitgehend gemieden worden ist, nun auch im Low Cost Segment Angebote vorhält. Aufgrund seines großen Einzugsgebietes und seiner vielen Umsteigemöglichkeiten wird dieser Flughafen für Low Cost Carrier zunehmend attraktiver. Außer in London-Heathrow findet man inzwischen auf zahlreichen Hubflughäfen in Europa Low Cost Angebote, die z.B. in Amsterdam oder Kopenhagen bei 25 % und mehr liegen. Selbst in Paris, Wien oder Madrid liegt der Anteil noch deutlich über 10 %.

**Easyjet** ist ein Low Cost Carrier, der in Deutschland im Januar 2018 eine besondere Entwicklung erfahren hat. Während Europas zweitgrößter Low Cost Carrier bis dahin in Deutschland zwar an mehreren Flughäfen vertreten war, jedoch insgesamt keinen großen Anteil hatte, erhöhte sich das Flugangebot u.a. durch die Übernahme von innerdeutschen Strecken ab Berlin-Tegel stark. Hier handelt es sich um fünf Ziele (Düsseldorf, Köln, Frankfurt, München, Stuttgart), die bisher von Air Berlin befliegen wurden und die Easyjet anschließend vom Insolvenzverwalter übernommen hat. Aktuell ist mit Easyjet Europe eine weitere Tochtergesellschaft mit Sitz in Österreich gegründet worden, um sich im Vorfeld des Brexit zu positionieren.

Seit Ende 2015 hat Lufthansa mit **Eurowings** eine Tochtergesellschaft reaktiviert, die als Plattform dienen soll, in der die Low Cost Aktivitäten gebündelt werden sollen und in die 2018 Germanwings bereits integriert worden ist. Eine der ersten Aktionen war die Einführung von **Langstrecken Low Cost Verkehre** ab Köln nach Asien und Amerika, die sie seitdem konsequent ausbauen. Dabei ist nach dem Konkurs von Air Berlin auch Düsseldorf in das Langstreckennetz mit eingebunden worden, mit Zielen u.a. in die Karibik und den USA. Seit April 2018 bietet Eurowings auch Langstreckenverkehre vom Flughafen München nach Nord- und Südamerika an. Dafür sollen die Langstreckenverkehre in Köln zum Winterflugplan eingestellt werden.

Allerdings hat schon im Jahr 2013 mit der Auslieferung des neuen Flugzeugtyps der B787 **Norwegian** damit begonnen, Langstrecken-Low Cost Verkehre in Europa ab Skandinavien nach Amerika anzubieten. Auch dieser Markt wird seitdem permanent ausgebaut, nach den skandinavischen Großflughäfen Kopenhagen, Stockholm und Oslo gibt es seit einiger Zeit Interkontflüge nach Amerika von Norwegian auch ab London und Paris sowie von Barcelona, Rom und Madrid aus. Seit der Auslieferung eines weiteren neuen Flugzeugtyps, der B737Max8 im Sommer 2017 ist es nun möglich, auch nicht so aufkommensstarke Destinationen zu verbinden. Dies sind z.B. Flüge zu Flughäfen in die Nähe der großen Zentren Boston und New York, Providence oder Newburgh. Die Errichtung einer Basis in Düsseldorf im Sommer 2017 sollte nach eigenen Aussagen der Gesellschaft dazu dienen, ab 2018 auch von Düsseldorf aus Langstrecken-Low Cost Verkehre anzubieten. Dies ist bis jetzt aber noch nicht geschehen. Ein neues Ziel ist mittlerweile Buenos Aires. Hierfür hat Norwegian mit Norwegian Air Argentina eine weitere Tochtergesellschaft gegründet, um von dort aus auch inländische Verkehre in Argentinien durchführen zu können. Generell scheint aktuell der British Airways Mutterkonzern IAG ein Interesse an Norwegian zu haben, obwohl erste Übernahmeangebote von Norwegian abgelehnt worden sind.



## Low Cost Verkehre in Deutschland

		07/2018			07/2017			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	<b>Eurowings/Germanwings</b>	<b>3.246</b>	<b>478.957</b>	<b>390</b>	<b>2.595</b>	<b>390.692</b>	<b>368</b>	<b>25,1</b>	<b>22,6</b>	<b>6,0</b>
	Eurowings	3.246	478.957	390	1.455	225.308	266	123,1	112,6	46,6
2	Ryanair	1.269	239.841	305	1.058	199.962	243	19,9	19,9	25,5
3	Easyjet	1.095	186.492	115	531	86.868	90	106,2	114,7	27,8
4	Wizz	271	51.080	80	208	38.590	73	30,3	32,4	9,6
5	Laudamotion	270	50.508	39	0	0	0	-	-	-
6	flybe	116	9478	14	130	10.800	16	-10,8	-12,2	-12,5
7	<b>Norwegian Air</b>	<b>115</b>	<b>21.390</b>	<b>31</b>	<b>106</b>	<b>19.929</b>	<b>33</b>	<b>8,5</b>	<b>7,3</b>	<b>-6,1</b>
8	Vueling	75	12.128	11	67	12.160	11	11,9	-0,3	0,0
	Norwegian Air International	73	13.578	24	71	13.419	26	2,8	1,2	-7,7
9	Aer Lingus	70	12.180	7	71	12.354	8	-1,4	-1,4	-12,5
10	Air Baltic	63	6.549	8	61	5.990	10	3,3	9,3	-20,0
	Norwegian Air Shuttle	42	7.812	7	35	6.510	7	20,0	20,0	0,0
11	Corendon	42	7.884	13	19	3.591	8	121,1	119,5	62,5
12	HOP!	25	2.108	4	9	450	1	177,8	368,4	300,0
13	WOW	24	4.498	3	19	3.398	3	26,3	32,4	0,0
14	Blue Air	23	3.601	6	28	4.854	8	-17,9	-25,8	-25,0
15	Pobeda	14	2.646	6	7	1.323	2	100,0	100,0	200,0
16	Volotea	10	1.350	5	8	994	4	25,0	35,8	25,0
17	Air Arabia Maroc	7	1134	4	4	648	2	75	75	100
18	<b>Transavia/Transavia (France)</b>	<b>5</b>	<b>865</b>	<b>2</b>	<b>66</b>	<b>9.994</b>	<b>19</b>	<b>-92,4</b>	<b>-91,3</b>	<b>-89,5</b>
19	Scoot	4	1.000	1	0	0	0	-	-	-
	Transavia	3	487	1	64	9.616	18	-95,3	-94,9	-94,4
20	Jet2	2	296	1	6	888	2	-66,7	-66,7	-50,0
	Transavia (France)	2	378	1	2	378	1	0,0	0,0	0,0
	Germanwings	0	0	0	1.140	165.384	250	-100,0	-100,0	-100,0
	<b>Summe</b>	<b>6.746</b>	<b>1.093.985</b>	<b>1.045</b>	<b>4.993</b>	<b>803.485</b>	<b>901</b>	<b>35,1</b>	<b>36,2</b>	<b>16,0</b>
					<b>(7.313)</b>	<b>(1.153.870)</b>	<b>(1.015)</b>	<b>(-7,8)</b>	<b>(-5,2)</b>	<b>(3,0)</b>

Tabelle 1: **Ranking der Fluggesellschaften im Low Cost Sektor nach Anzahl ihrer Abflüge (Angaben jeweils für eine Juliwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet, innerhalb Europas nur in eine Richtung; Gesamtwerte 7/2017 mit Air Berlin in Klammern)**

\*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

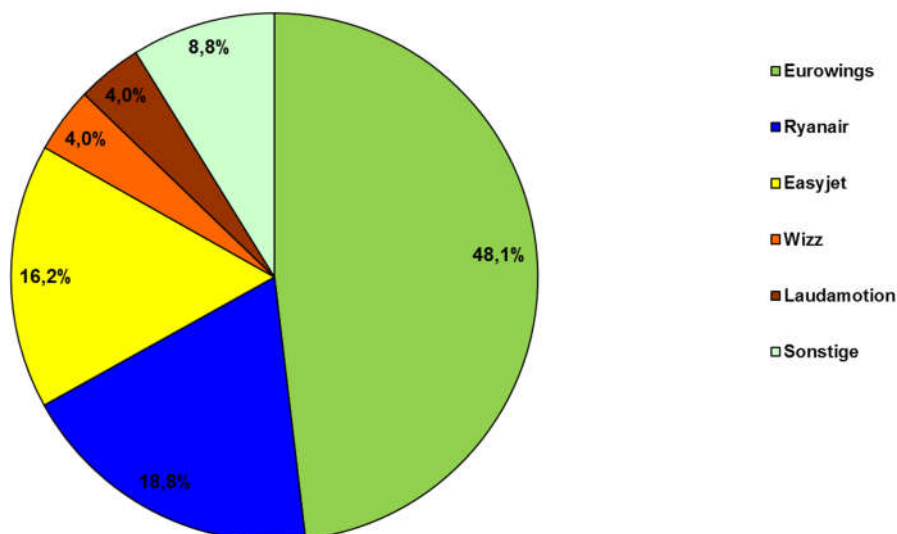


Abbildung 1: **Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der Abflüge in einer Juliwoche 2018)**

Low Cost Verkehre in Deutschland										
		07/2018			07/2017			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	1.895	272.404	60	1.096	163.412	52	72,9	66,7	15,4
2	Spanien	1.250	223.758	141	789	137.936	118	58,4	62,2	19,5
3	Großbritannien	655	99.828	74	651	96.931	69	0,6	3,0	7,2
4	Italien	588	100.655	130	523	86.887	117	12,4	15,8	11,1
5	Griechenland	238	41.361	82	174	29.003	60	36,8	42,6	36,7
6	Österreich	216	31.534	15	140	20.410	13	54,3	54,5	15,4
7	Schweiz	208	31.491	13	173	26.458	12	20,2	19,0	8,3
8	Frankreich	188	27.654	37	184	27.237	35	2,2	1,5	5,7
9	Portugal	148	26.943	34	136	24.221	34	8,8	11,2	0,0
10	Irland	142	25.584	14	121	21.270	15	17,4	20,3	-6,7
11	Kroatien	138	22.288	51	120	18.884	45	15,0	18,0	13,3
12	Polen	106	18.162	23	85	14.868	18	24,7	22,2	27,8
13	Rumänien	99	17.309	29	92	16.640	27	7,6	4,0	7,4
14	Ungarn	93	16.626	10	73	12.172	10	27,4	36,6	0,0
15	Lettland	72	8.885	10	69	8.190	10	4,3	8,5	0,0
16	Schweden	68	10.915	10	56	8.800	9	21,4	24,0	11,1
17	Dänemark	60	10.503	5	20	3.621	2	200,0	190,1	150,0
18	Türkei	50	9.192	18	41	6.817	20	22,0	34,8	-10,0
19	Bulgarien	49	9.512	14	38	7.445	9	28,9	27,8	55,6
20	Marokko	47	8.649	22	34	5.923	14	38,2	46,0	57,1
21	Niederlande	43	6.829	4	46	7.208	5	-6,5	-5,3	-20,0
22	Ukraine	40	7.200	11	14	2.520	6	185,7	185,7	83,3
23	Serbien	34	5.841	15	36	6.106	16	-5,6	-4,3	-6,3
24	Norwegen	33	6.144	6	36	6.098	5	-8,3	0,8	20,0
25	Tschechien	32	5.162	4	32	4.680	3	0,0	10,3	33,3
26	Island	28	5.164	5	29	4.838	7	-3,4	6,7	-28,6
27	Bosnien	27	4.398	11	22	3.780	9	22,7	16,3	22,2
28	Belgien	25	3.077	2	39	6.759	3	-35,9	-54,5	-33,3
29	Litauen	23	3.795	8	12	1.698	8	91,7	123,5	0,0
30	Mazedonien	23	5.140	9	22	3.960	9	4,5	29,8	0,0
31	USA	19	5.278	7	9	2.403	4	111,1	119,6	75,0
32	Rußland	14	2.646	6	7	1.323	2	100,0	100,0	200,0
33	Finnland	11	1.908	1	2	378	1	450,0	404,8	0,0
34	Israel	10	1.818	3	8	1.434	3	25,0	26,8	0,0
35	Georgien	9	1.620	3	7	1.260	3	28,6	28,6	0,0
36	Montenegro	8	1.314	5	5	882	3	60,0	49,0	66,7
37	Malta	8	1.512	4	10	1.890	5,0	-20,0	-20,0	-20,0
38	Dom. Republik	7	2.050	4	5	1.335	2	40,0	53,6	100,0
39	Zypern	6	1029	4	4	684	3	50,0	50,4	33,3
40	Estland	6	1006	3	7	1142	3	-14,3	-11,9	0,0
41	Mexiko	5	1430	3	2	726	1	150,0	97,0	200,0
42	Kuba	4	1240	3	4	1068	2	0,0	16,1	50,0
43	Singapur	4	1000	1	0	0	0	---	---	---
44	Thailand	3	930	2	2	534	1	50,0	74,2	100,0
45	Tunesien	3	477	2	3	432	2	0,0	10,4	0,0
46	Jamaika	2	620	1	2	534	1	0,0	16,1	0,0
47	Luxemburg	2	336	1	0	0	0	---	---	---
48	Moldavien	2	360	1	2	360	1	0,0	0,0	0,0
49	Mauritius	2	620	2	2	534	1	0,0	16,1	100,0
50	Namibia	2	620	2	2	534	1	0,0	16,1	100,0
51	Albanien	1	168	1	1	144	1	0,0	16,7	0,0
52	Slovakei	0	0	0	6	1116	2	-100,0	-100,0	-100,0
Summe		6.746	1.093.985	926	4.993 (7.313)	803.485 (1.153.870)	802 (856)	35,1 (-7,8)	36,2 (-5,2)	15,5 (8,2)

Tabelle 2: **Ranking der Zielländer nach Anzahl der Abflüge (Angaben jeweils für eine Juliwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet; Gesamtwerte 7/2017 mit Air Berlin in Klammern)**

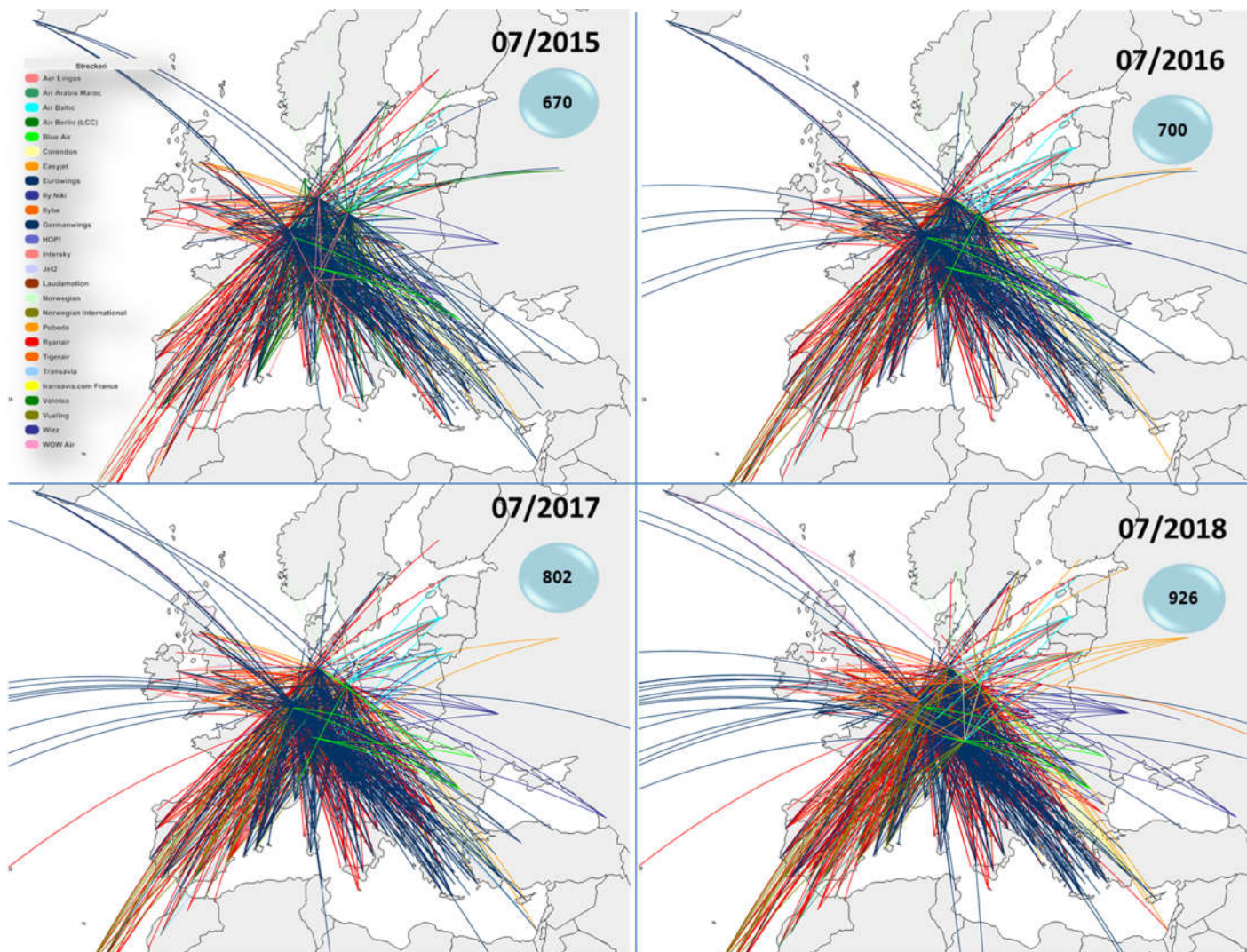


Abbildung 2: **Entwicklung des LC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen (ohne Air Berlin)**

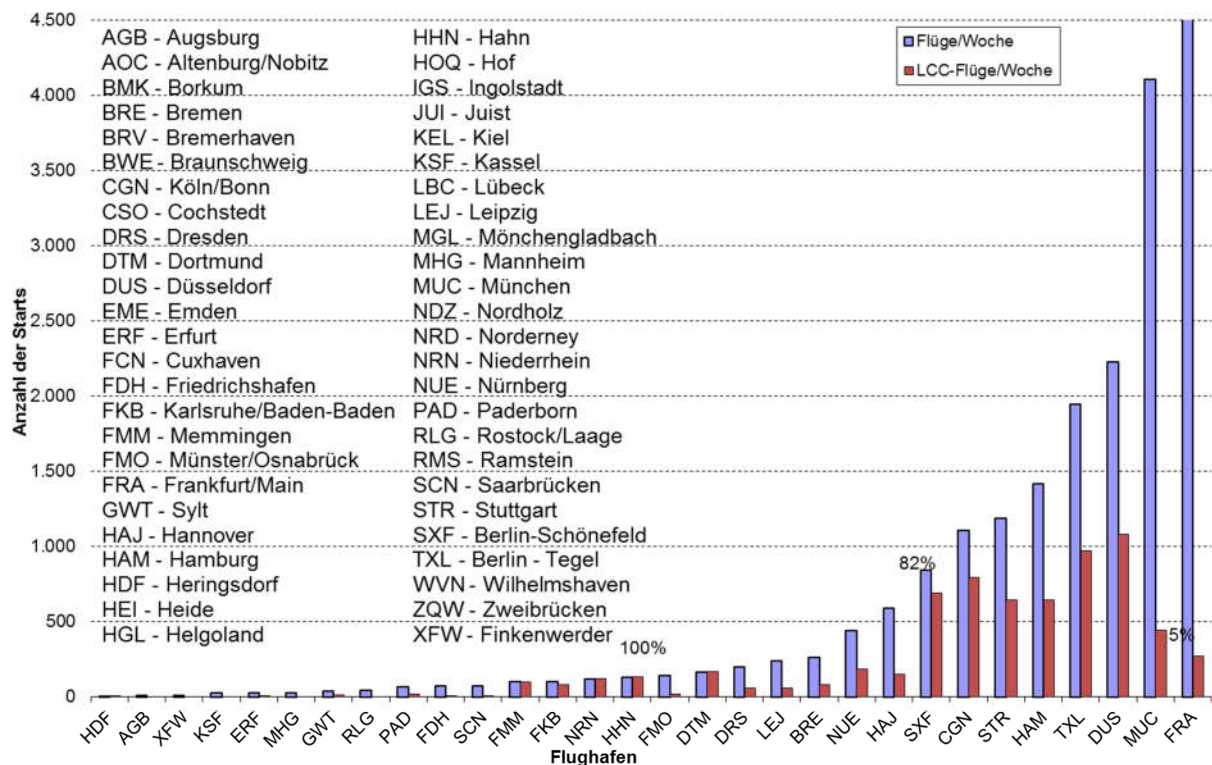


Abbildung 3: **Angebote Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Juli 2018**

Low Cost Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im 1. Halbjahr 2018 (in Tsd.)		Anteil % LC an gesamt
	Gesamt	LC	
SXF	6.169	5.494	89,1
CGN	5.877	4.471	76,1
DUS	10.841	4.328	39,9
TXL	9.419	4.172	44,3
HAM	8.049	3.722	46,2
STR	5.290	2.807	53,1
MUC	21.693	2.258	10,4
FRA	32.622	1.803	5,5
HHN	1.009	1.009	99,9
DTM	1.049	1.003	95,6
NUE	1.959	962	49,1
NRN	858	857	99,9
HAJ	2.750	660	24,0
FMM	664	657	98,9
FKB	554	504	91,1
BRE	1.208	473	39,1
DRS	790	246	31,2
LEJ	1.078	207	19,2
PAD	291	65	22,2
FDH	242	47	19,6
FMO	388	39	10,0
SCN	137	15	11,2
ERF	99	0	0,0
RLG	95	0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>113.130</b>	<b>35.798</b>	<b>31,6</b>

Tabelle 3: **Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im ersten Halbjahr 2018 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)**



Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	07/2018		
		Starts	Sitze	Strecken*
1	Ryanair	15150	2863350	3102
2	Easyjet	12567	2121004	1727
3	Eurowings	5251	790872	783
4	Vueling	4892	845594	647
5	Norwegian Air/UK/Int.	4429	845484	876
6	Wizz	4147	809010	1089
7	Flybe	3739	289883	378
8	Norwegian	2348	446610	454
	Jet 2	2200	417060	602
9	Aer Lingus	2169	331442	209
10	Transavia/Transavia France	2118	388742	357
	Norwegian Air International	2012	374682	410
11	HOP!	1677	144306	222
12	Volotea	1652	226408	568
	Transavia	1297	233573	228
13	Air Baltic	1151	113033	144
14	Blue Air	854	137895	192
	Transavia.France	821	155169	129
15	Pobeda	767	144963	134
16	Laudamotion	734	136820	122
17	Corendon/Corendon Dutch	483	91026	220
18	WOW	365	75709	52
	Corendon	335	63081	149
19	Blue Panorama	289	48687	94
20	flydubai	216	38356	28
	Corendon Dutch	148	27945	71
21	Air Arabia Maroc	133	21546	49
	Norwegian UK	69	24192	12
22	Scoot	8	2000	2
Summe		64.991	10.883.190	11.597

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach Anzahl ihrer Abflüge 07/2018 (Angaben jeweils für eine Juliwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

\*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Land	07/2018		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Großbritannien	12,594	1,912,557	1,451
2	Spanien	10,423	1,869,825	1,293
3	Italien	7,268	1,265,395	1,217
4	Deutschland	6,746	1,093,985	926
5	Frankreich	6,018	882,555	946
6	Irland	2,333	394,020	232
7	Niederlande	1,804	310,712	239
8	Griechenland	1,716	299,775	482
9	Portugal	1,650	297,927	228
10	Norwegen	1,543	286,987	228
11	Polen	1,452	271,940	393
12	Schweiz	1,244	208,141	174
13	Schweden	993	181,035	180
14	Rumänien	976	176,849	211
15	Rußland	798	144,596	130
16	Dänemark	773	139,851	118
17	Belgien	709	128,087	129
18	Lettland	663	75,576	89
19	Ungarn	606	116,162	111
20	Kroatien	592	100,265	172
21	Österreich	585	92,867	98
22	Bulgarien	363	70,913	94
23	Türkei	356	66,843	123
24	Tschechien	336	57,632	58
25	Island	303	62,560	51
26	Finnland	290	48,600	43
27	Litauen	274	45,535	68
28	Zypern	271	50,875	74
29	Malta	250	46,307	74
30	Ukraine	141	22,968	35
31	Serbien	129	23,096	44
32	Slovakei	113	22,365	37
33	Georgien	100	17,787	25
34	Estland	97	12,519	20
35	Mazedonien	94	19,047	33
36	Bosnien	81	14,106	24
37	Albanien	68	11,575	14
38	Luxemburg	62	10,539	13
39	Montenegro	44	8,034	20
40	Aserbaidsschan	36	6,254	3
41	Armenien	25	4,515	4
42	Moldawien	25	4,500	8
43	Slowenien	22	3,693	5
44	Gibraltar	19	3,228	3
45	Weißrussland	6	592	2
Summe		64.991	10.883.190	9.922

Tabelle 5: **Ranking der Länder in Europa nach Anzahl der Abflüge 07/2018. (Angaben für eine Juliwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

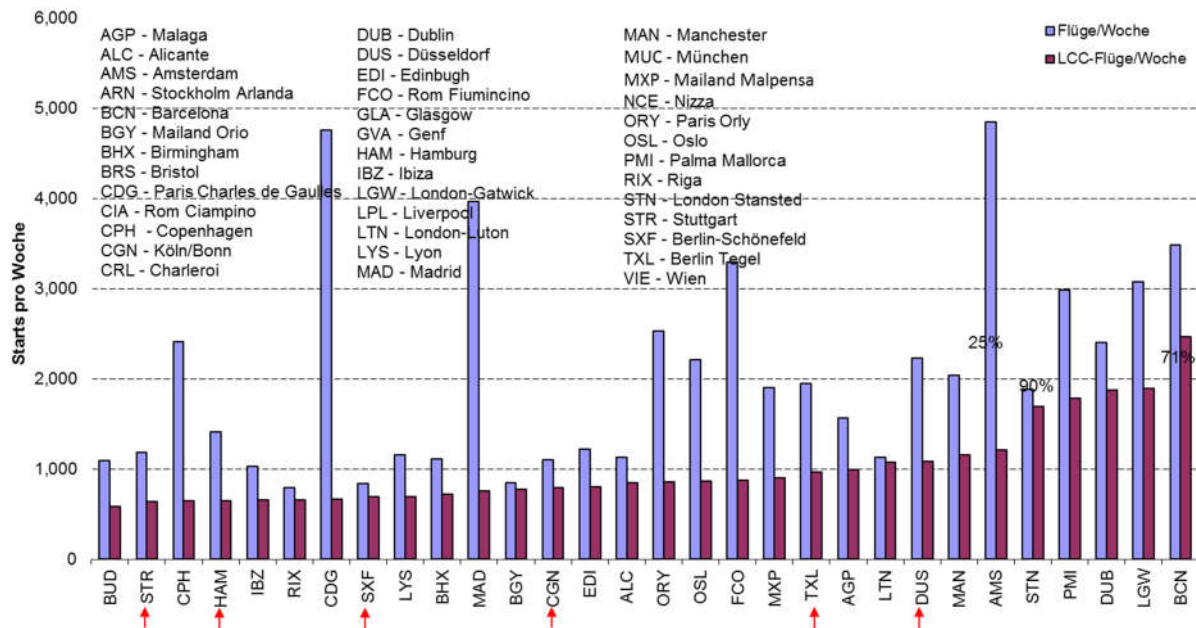


Abbildung 4: **Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Juli 2018**

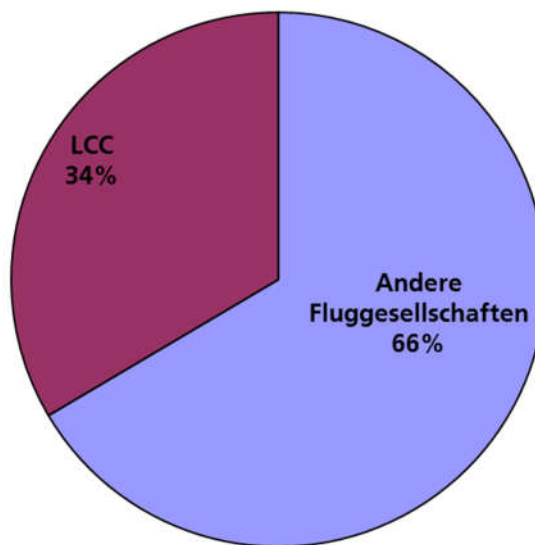


Abbildung 5: **Anteile des Low Cost Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der Starts im Juli 2018**

#### Ansprechpartner:

Dr. Peter Berster  
 Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)  
 Flughafenwesen und Luftverkehr (FW)  
 Linder Höhe  
 D-51147 Köln  
 Tel.: (49) 02203-601-4554  
 Fax: (49) 02203-601-14554  
 E-Mail: [peter.berster@dlr.de](mailto:peter.berster@dlr.de)